

DAT.	MODUS	OPTION	ADRESSE (GRUPPE)	TTI GO TECHNOLOGIES
554	SPEICHER SENDEN		06926561555	ERGEBNIS SEITE
				OK S. 2/2

Dr.- Ing. Giok Djien Go

65510 Idstein, 12.06.99  
Pfahlgrabenstr 45  
Tel/ Fax 06126 8949;  
letpat6\bahn

20,

Herrn Vorstandsvors. Dr. Johannes Ludewig Fax 069 2651 4641  
Deutsche Bahn AG 2656 1555  
Stepensonstr 1  
60326 Frankfurt

Ihr Zeichen V5 TR Dr. Thomas Rühl  
Schreiben vom 05.06.98 und per Einschreiben vom 16.02.98 mit Patentanmeldung DE 197 49 780 und  
11.03.98  
Stellungnahme vom 03.04 auf Schreiben Ihres Herrn Dr. Rühl vom 31.03  
Fax vom 28.07.98 auf Schreiben des Herrn Gerd-Erich Löwer, dessen Zeichen NGV 2 ÜSB Bas 339 ist

Sehr geehrter Herr Dr. Ludewig,

bitte tauschen Sie mein Schreiben vom 11.06.99 mit diesem aus.  
Unter Bezugnahme auf Ihr Interview in "Bild am Sonntag" vom 23.05 zur Minimierung der Verletzungsrisiken bei Zugunfall durch die Maßnahmen

*"keine Gurtpflicht und Sollbruchstellen in Fensterscheibe"*

erlaube ich mir, Ihnen mein Bedenken vorzutragen:

A1. Beim Überschlagen des BMW 7, vglbar mit dem ICE Zugunfall, allerdings bei entscheidend höherer Geschwindigkeit, in Eschede, war der Kopf des nichtangegurteten ("keine Gurtpflicht") Fahrers zu tödlicher Verletzung festgeklemmt. Siehe meinen Unfallbericht als Anlage.

Beim Zusammenstoß zweier Nahverkehrzüge miteinander während des Verlassens des Toronto Bahnhofes am 20.11.97 waren trotz geringer Aufprallgeschwindigkeit 54 Fahrgäste verletzt ("keine Gurtpflicht").

Wegen enorm hoher Beschleunigung (s. Fig. 4 des Unfallberichtes) als Folge des Nichtanschnallens nimmt die Anzahl schwerer/tödlicher Verletzungen und die Verletzungsschwere AIS (AIS = 0 unverletzt, AIS = 6 tot) bei Zugunfall zu.

A2. Beim Aufprall seines AUDI gegen einen Brückenpfeiler war SPD MdB Rudolf Dreßler aus der Windschutzscheibe herausgeschleudert worden. Siehe Welt, Süddeut. Zeitung vom 13.11.97 und FR vom 12.11.97. Ich besitze einen Polizeiunfallbericht, wonach ein nichtangegurteter Fahrer durch die Hinterschutzscheibe eines MB herausgeschleudert wurde.

Wegen der Sollbruchstellen der Fensterscheiben vermehren sich schwere/tödliche Verletzungen durch Festklemmen der Köpfe, Durchtrennen der Halse und/oder Herausschleudern der Insassen sowie Regressansprüche bei Zugunfall.

A3. Zwecks Verdeutlichung der Größe der Aufprallenergie bei einem Zusammenstoß eines MB C200 (Zulassungsjahr 1996) mit VW Passat außerhalb der Stadt Idstein bitte ich Sie um das Lesen des Polizeiberichtes und Betrachten des Photos, woraus die Deformation der MB Lenksäule und des Lenkrads durch Aufprallenergie des Kopfes des angeschnallten Fahrers ersichtlich ist. Zwei Stunden später war er tot. Wohlgemerkt, lagen die Geschwindigkeit beider PKW weit unter der des D- und ICE-Zuges.

*Die Realisierung Ihrer beiden Maßnahmen bringt eine Zunahme schwerer/tödlicher Verletzungen und der Regressansprüche mit sich. Hinzu kommen die Kosten für die Traumata-Behandlungen, deren Ende nicht abzusehen ist! Schwere/tödliche Verletzung kann ich durch andere Polizeiunfallberichte, meine anderen Unfallberichte samt Photos der "sicheren" Fahrzeuge vom MB-S, BMW, Porsche usw. nachweisen!*

201

Als Erfinder und Besitzer von neun umfangreichen Patenten und fünf umfangreichen Patentanmeldungen betreibe ich Unfallforschung, die Minister, LPD und Staatsanwälte positiv beurteilt haben (s. einige Empfehlungsschreiben), um das Versagen der bisherigen Patente, wie z.B. des Dreipunktsicherheitsgurtes herauszufinden. Die erforderlichen Gegenmaßnahmen skizziere ich Ihnen kurz:

1. Multipunkt-Sicherheitsgurt aus einem einzigen Gurt mit/ohne Gurtzufuhrsystem zur Benutzerfreundlichkeit (s. Schreiben von Daimler Benz) und zur Verteilung der Belastungen in Fig. 3 an die Multipunkte in Fig. 33. Zwei Konzepte wie Sich-Angurten unter freiwilliger Basis oder Zwang stehen in Vordergrund. Das Zwangsangurten wird bei Überschreitung eines Anbietetzyklus annuliert. Eindeutig obliegt das Sich-Angurten den Insassen. Damit sind die Regreßansprüche gegen Deutsche Bahn AG ausgeschlossen. Das Beste aus einer Menge von Erfindungen kann sich Deutsche Bahn aussuchen.
2. Multistufige Energieabsorption unterhalb der verletzungsunbedeutenden Schwellwerte als Verbesserung der zweistufigen Energieabsorption der BMW Sicherheitsgurte für Fondinsassen.
3. Schulter- und/oder Halshalter, der bei dem Unfall oder der Fahrt auf höher Geschwindigkeit ausgefahren werden kann, zu besserer Rückhalterung des Oberkörpers und Minimierung der Verletzungsschwere beim Versagen des Airbags. Bei Verzicht auf Airbags ersparen Sie die Kosten.

Die beigefügte Patentanmeldung ist in drei, deren Patenterteilung in Aussicht bereits gestellt ist, unterteilt worden. S. Swissairs Urteil "100% Sicherheit bei Unfall". Allerdings ist die Angabe zur Kostensteigerung fertigungstechnisch falsch. Durch Strangpreßverfahren lassen sich die Teile äußerst kostengünstig herstellen!

Unter Berücksichtigung der Auswertungsergebnisse aus der Bergungsarbeit durch die Feuerwehrleute und aus den Unfallfahrzeugen, deren Türen festgeklemmt waren und/oder die in Brand waren, erfand ich

1. ein Türentriegelungssystem zur Öffnung festgeklemmter Türen ausschließlich nach Unfall (nicht bei Unfall wegen der Gefahr des Herausschleuderns der Insassen) durch geringe Kraft eines Schwerverletzten oder Kindes und
2. ein Anmeldesystem, mit dessen Hilfe die Unfallmeldung den Unfallbehörden umgehend und automatisch beim Unfall durchgegeben wird.

Angesichts der Neuigkeit der Patentanmeldung haben Sie bitte Verständnis für meine Vorsichtsmaßnahme, daß ich die Erfindungen Ihnen und Ihren Experten ausschließlich bei einer Präsentation eingehend darstelle. Bitte rechnen Sie die Kosten für das Ersetzen der Fensterscheiben wegen des *Ermüdungsbruches der Sollbruchstellen* aus. Dagegen sind die Kosten für den Einbau des Türentriegelungssystems minimal!

Falls Sie das Vertrauen der Fahrgäste durch den Lizenzierwerb zur Erhöhung der Überlebenschance zurückgewinnen und die Kosten durch meine Erfindungen einsparen möchten, stehe ich gerne zu einer Präsentation und Diskussion in Ihrem Hause sowie Technologiezentrum bei Übernahme der mit der Reise verbundenen Kosten. An meine praxisbezogene Arbeitsweise während seiner Promotionsarbeit "Beitrag zur Ermittlung der Zustandsgrößen an der Federenden zylindrischer Schraubendruckfedern" könnte sich Ihr Herr Dr. Thilo von Madeyski möglicherweise erinnern. Gerne möchte ich ihn bei Präsentation treffen.

Falls Sie kein Interesse haben, erbitte ich die Rücksendung aller meiner Unterlagen.

Für Ihr Interesse danke ich im voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Go

Gegrußt  
\_\_\_\_

#### Anlagen

einer von fünf Unfallberichten für Minister, Generalstaatsanwalt, Staatsanwalt und Polizei  
Polizeibericht und Photo  
Empfehlungsschreiben  
Patentanmeldung 19749780, Schreiben von Daimler Benz und Swissair